

16.22

Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und

Technologie Leonore Gewessler, BA: Herr Präsident! Werte Abgeordnete!

Werte Zuseherinnen und Zuseher! Wir haben in dieser Bundesregierung ein ehrgeiziges Ziel im Klimaschutz. Im Verkehrsbereich brauchen wir deswegen auch eine besonders ehrgeizige Umsetzung. 2040 Klimaneutralität heißt, wir brauchen gerade im Verkehrsbereich, der das Sorgenkind ist, konkretes Handeln, konkretes Tun, und genau das setzen wir unter anderem mit diesem wirklichen Rekordrahmenplan um, der Ihnen heute hier zur Diskussion vorliegt.

Wir investieren mit diesem Rahmenplan Rekordsummen in den öffentlichen Verkehr. Wir sichern diese Investitionen in die Bahn als Rückgrat der öffentlichen Mobilität auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ab, und das sind wirklich gute Neuigkeiten für unser Land – und zwar für Stadt wie Land. *(Beifall bei den Grünen und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Was passiert mit diesem Steuergeld? – Der Rahmenplan 2024 bis 2029 sieht insgesamt ein Investitionsvolumen von rund 21,15 Milliarden Euro innerhalb dieser Rahmenplanperiode vor. Das sind in Summe, wenn Sie sich den Rahmenplan anschauen, 200 Zeilen, die voller ganz konkreter Projekte stehen, die den öffentlichen Verkehr in unserem Land besser machen. *(Abg. Deimek: Das sagt gar nichts, sinnvoll müssen sie sein, sonst ist es vergebene Liebesmüh!)* Ziel ist es ja, mehr Güter, mehr Personen auf die Bahn zu bringen. Dazu brauchen wir vor allem auch mehr Kapazitäten und bessere Auslastung auch auf bereits bestehenden Strecken. *(Abg. Belakowitsch: Worthülsen!)* Deswegen machen wir mit den Investitionen neue Bahnhöfe, moderne Zugstrecken, schnellere Verbindungen und wirklich ein Upgrade für den öffentlichen Verkehr in unserem Land, und es ist wirklich ein Meilenstein, ein weiterer Meilenstein im Bahnbau in Österreich für eine ambitionierte Verkehrswende. *(Abg. Deimek: Sie sagt immer dasselbe!)*

Sie haben zu diesem Rahmenplan ein paar Fragen gestellt, und auf die würde ich auch gerne eingehen: Einerseits war die Frage, wie sich Erfolg in diesem

Rahmenplan misst. Es war Abgeordneter Margreiter, der diese Frage gestellt hat, und er ist lange genug in der Verkehrspolitik und weiß: Damit Verlagerung funktioniert, damit man Personen und Güter auf die Bahn kriegt, müssen zumindest drei Dinge zusammenspielen: Es muss die Infrastruktur passen – moderne Züge, moderne Strecken –, es muss das Angebot passen – das heißt, der Zug muss dann fahren, wenn ihn die Menschen brauchen – und es muss der Preis passen.

In all diese drei Säulen investiert diese Bundesregierung massiv mit dem Rahmenplan und mit der Privatbahnförderung – das als Antwort zum Beispiel auf die Ausführungen des Abgeordneten Lercher. Wir investieren in die Infrastruktur, mit jedem Fahrplanwechsel und mit jedem Verkehrsdienstevertrag in mehr Angebot auf den bestehenden Strecken und mit dem Klimaticket in ein unschlagbar günstiges Angebot für den öffentlichen Verkehr.

Wir sehen, dass das wirkt: Sie sehen das in jedem Gemeinwirtschaftlichen Leistungsbericht, wenn es um die Zahlen geht und darum, dass Österreich das Bahnland Nummer eins in der EU ist, und Sie sehen es in einer Evaluierung des Klimatickets, im Rahmen derer die Menschen angeben: Ja, ich fahre jetzt Strecken mit der Bahn, die ich vorher mit dem Auto gemacht hätte! Wir sehen, dass sich diese Investitionen auszahlen, und das ist gut so. *(Beifall bei den Grünen und bei Abgeordneten der ÖVP. – Zwischenruf des Abg. Hafenecker.)*

Die zweite Frage war von Abgeordnetem Deimek. Es hat mich jetzt ein bisschen verwundert, weil sich die Methodik des Rahmenplans nicht verändert hat. Der Herr ehemalige Verkehrsminister Norbert Hofer hat genau nach derselben Logik Rahmenpläne gemacht wie der Herr ehemalige Verkehrsminister Alois Stöger, der auch hier im Saal sitzt. Rahmenpläne sind immer eine Bruttokostendarstellung der gesamten Projektkosten, und daneben gibt es die Finanzierungsseite. Also um die Antworten auf Ihre Fragen nachlesen zu können: Die Zuschussverträge finden sich auf der Finanzierungsseite. Das hat sich in den letzten Jahren und Rahmenplänen nicht geändert.

Die Rahmenpläne sind übrigens ein System, um das uns wirklich ganz viele Bahnen beneiden, insbesondere die Deutsche Bahn, weil wir natürlich sehen, das liefert Planbarkeit – Planbarkeit für Investitionen, aber auch Planbarkeit für Baustellen, die trotz all der Schwierigkeiten, wenn man Großbaustellen im Netz hat, dafür sorgt, dass man diese besser aufeinander abstimmen kann. Also ich glaube, die deutschen Kollegen und Kolleginnen bei der DB würden sich alle Finger abschlecken, wenn sie auch dort ein solches Planungsinstrument hätten – insofern herzlichen Dank an alle, die daran gearbeitet haben, dass wir unsere Infrastrukturplanung auf soliden Beinen haben. *(Beifall bei den Grünen und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Zu den Projekten in diesem Rahmenplan: Über Barrierefreiheit haben wir intensiv auch im Ausschuss diskutiert. Barrierefreiheit ist darin ein ganz zentrales und wichtiges Thema. Da wird österreichweit nach einer Prioritätenreihung investiert, also zuerst in die Bahnhöfe, die das höchste Fahrgastaufkommen haben, um eben den größtmöglichen Nutzen zu stiften. Wir investieren auch in die regionalen Bahnen, weil – da bin ich voll dabei – alle Menschen in diesem Land an dieser Klima- und Mobilitätswende teilhaben können sollen.

Wir investieren mit diesem Rahmenplan auch in Zukunftstechnologien. Die ÖBB investieren in Erneuerbare, um den eigenen Bahnstrom auch zunehmend selbst produzieren zu können. Wir investieren in die Digitalisierung, für mehr Kapazität auf den Strecken, und wir investieren natürlich auch in Jahrhundertprojekte, wie Semmeringbasistunnel, Koralmtunnel, Brennerbasistunnel. Wenn ich an die Neuordnung denke, die mit Koralmtunnel und Semmeringbasistunnel gerade auch für die Obersteiermark möglich ist, dann muss ich sagen, das zeigt, welches Potenzial da drinsteckt, weil dadurch eine bessere Anbindung an Graz, eine bessere Anbindung an Wien möglich wird. Das zeigt auch dieser Rahmenplan. *(Beifall bei den Grünen und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Es sind in diesem Rahmenplan natürlich viele große Projekte fortgeschrieben, ich möchte aber auch ein paar neue Projekte erwähnen. Insgesamt sind es Neuinvestitionen von rund 1,5 Milliarden Euro: Der viergleisige Ausbau der Strecke Köstendorf–Salzburg auf der Weststrecke, der zweigleisige Ausbau von

Werndorf-Spielfeld – eine langjährige Forderung auch aus der Steiermark –, der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Nettingsdorf-Rohr-Bad Hall, der Ausbau der Regionalbahn Herzogenburg–St. Pölten oder das Regionalbahnprojekt Attraktivierung der Ossiachersee-Bahn, all diese Vorhaben und auch all die, die schon in Arbeit, in Planung, in Bau sind, dienen dazu, die Schiene in Österreich weiter zu stärken und tatsächlich am Weg zu mehr Verlagerung auf die Bahn voranzukommen.

Weil wir das natürlich auch weitermachen wollen, arbeiten wir gerade am sogenannten Zielnetz 2040, im Zuge dessen alle Themen, die noch anstehen und bei denen wir noch Handlungsbedarf haben, aufgrund eines österreichweiten, vergleichbaren Planungssystems weitergeschrieben werden. Ich freue mich schon sehr auf die Debatte mit Ihnen zu diesem Thema, weil sich da noch zeigt, wohin das Bahnnetz in Zukunft geht. Auch das wird im Jahr 2024 zu diskutieren sein.

Ich möchte an dieser Stelle als Ministerin, aber auch als Steirerin noch herzlich um die Zustimmung zum Zweckzuschussgesetz für Graz ersuchen, das heute am Tisch liegt. Wir ermöglichen mit diesem Zweckzuschussgesetz das dritte Mal eine Mitfinanzierung für regionale Projekte. Das dritte Mal deswegen: Wir haben für die Planung der Regionalstadtbahn Linz, Herr Abgeordneter Deimek, bereits eine 15a-Vereinbarung beschlossen – für die Umsetzung stehen wir bereit, sobald sich die Stadt Linz und das Land Oberösterreich geeinigt haben und fertig mit den Planungen sind (*Abg. Deimek: Die haben sich schon geeinigt! Das wissen Sie!*) –, und auch für die Regionalstadtbahn zwischen Innsbruck und Rum – das wurde auch schon vor rund zwei Jahren umgesetzt –, und die Grazer-Straßenbahn-Mitfinanzierung ist jetzt der dritte Teil.

Dort braucht es eine andere Rechtsform. Aus finanzverfassungsrechtlichen Gründen ist es keine 15a-Vereinbarung, sondern ein Gesetz für einen Zweckzuschuss an die Stadt. Dieses ermöglicht, Straßenbahnausbauvorhaben mit einer Gesamtinvestition von 76 Millionen Euro zu 50 Prozent zu kofinanzieren, von 2023 bis 2027 sind das 38 Millionen Euro. Das sind ganz konkrete Projekte in der Stadt, die dazu führen werden, dass der S-Bahn- und

der Zugausbau in diesem Ballungsraum die volle Wirkung entfalten kann, weil man die Verlagerung zustande bekommt. Das Ziel ist, dass wir einen Fahrgastzuwachs zwischen 6 und 12 Prozent zustande bekommen, das wäre ein wirklicher Sprung, und deswegen darf ich Sie um Unterstützung für dieses Vorhaben ersuchen. – Herzlichen Dank. *(Beifall bei den Grünen und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

16.32

Präsident Mag. Wolfgang Sobotka: Zu Wort gemeldet ist Abgeordneter Brandweiner. – Bitte, Herr Abgeordneter.